BIBL. NAZIONALE
CENTRALE-FIRENZE
566
28

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

566
28

SUL PROGETTATO

TRONCO DI FERROVIA

dall'attuale Stazione di Este
alla Città di Este

OSSERVAZIONI

di

M. G. P. ed A. A. S.

ESTE
STAMPERIA CAVAGNARI
1873

A
I

Digitized by Google

Digitized by Google

II

SUL PROGETTATO

566
28

TRONCO DI FERROVIA

dall'attuale Stazione di Este

alla Citta di Este

OSSERVAZIONI

di

M. G. P. ed A. A. S.

ESTE
STAMPERIA CAVAGNARI
1873

Digitized by Google

Digitized by Google

III

Chi in Este non si occupò in questi giorni dell'importante questione del breve tronco di ferrovia da costruirsi dall'attuale stazione di Este - S. Elena alla città di Este? Nessuno ommise al certo o di addentrarsi nella questione svisceraudola economicamente e tecnicamente o di domandarne almeno contezza. Ecco il più o meno che ne venne pubblicamente e privatamente discusso. Nessuno poi, che sappiamo, si occupò di procurarsi tutti quei dati, che potessero avvalorare le proprie opinioni, che astrattamente e solo per induzione vennero dedotte. Noi invece abbiamo voluto aver elementi, che valessero a convincerci sull'utilità o meno della costruzione del progettato tronco; ed appunto per renderli a conoscenza di tutti, quali ci furono somministrati, crediamo opportuno pell'interesse del paese di pubblicarli colle stampe, aggiungendovi anche le nostre os-

Digitized by Google

servazioni, frutto queste dei nostri studi, e di qualche pratica cognizione.

Due sono le vitali questioni che si agitano nel seno di coloro che devono decidere, e fra gli stessi cittadini.

1. Se torni utile per Este la costruzione del progettato tronco.
2. Se il suo sviluppo debba farsi in modo che possa proseguire per Montagnana, Legnago, Mantova e Cremona.

Rispettando noi la opinione esternata da qualunque cittadino, quale risultato delle proprie cognizioni e convinzioni, preghiamo vogliasi accettare con benevolenza anche queste nostre, dirette ad uno istesso scopo, a pro del nostro paese.

È ormai assioma incontestato che il benessere di una nazione, di una regione, di una provincia, di un comune è il prodotto di due essenziali fattori: Istruzione - Facilità di comunicazioni.

Non occupandoci ora del primo fattore, perchè qui non del caso, parleremo del secondo e ci proveremo addimostrare che quanto più copiose e facili saranno le comunicazioni, altrettanto maggior utile ne ridonderà ai paesi.

Perchè poi risulti evidente il vantaggio, porremo a confronto lo stato di viabilità di questa regione prima della rivoluzione Francese con lo stato attuale.

Premettesi che per vantaggio d'un paese intendiamo quello, che ritrae la maggioranza dei cittadini, ommettendo affatto, anzi respingendo di prendere in considerazione quello, fosse pur vistosissimo, che risentisse un solo, od una data classe dei medesimi a scapito degli altri.

Noi tutti sappiamo che il governo della Repubblica Veneta promosse l'esecuzione di stimabili opere idrauliche, e quasicchè i suoi reggitori volessero portare anche in terraferma le qualità di abitanti d'isole, procurarono

Digitized by Google

facilitare le vie di comunicazione solo a mezzo di canali. Ma se quel Governo con le saggie e sapienti sue leggi e disposizioni in materia di regolazione d'acque va lodato, altrettanto devesi lamentare la totale noncuranza delle strade di comunicazione; e ciò è tanto vero, che quelle allora esistenti, prive affatto d'ogni qualità indispensabile per una buona viabilità, erano usabili soltanto nella stagione estiva e con speciali veicoli.

Da questo stato di cose che ne avveniva?

Che i prodotti del paese dovevano necessariamente essere consumati in paese, ed ecco la prima causa del deprezzamento dei generi.

Che nel caso di una carestia, le classi meno agiate, se non morivano estenuate vivevano stentatamente e non potevano accudire a' faticosi lavori.

Che i negozianti dovevano per tempo far provvista dei generi con grave sacrificio di un capitale morto, e quindi con maggiore incarimento dei generi stessi in aggravio degli acquirenti.

Ora invece mercè le migliorate condizioni della viabilità, ed in ispecialità delle ferrovie, i generi prodotti dai nostri paesi sono ricercati nelle piazze abbastanza lontane della Liguria, delle Marche, dell'Umbria e della Toscana, nonchè del Tirolo e Venezia, e quindi una maggior ricerca che frutta al produttore una maggior rendita. Più facilmente poi si può ritirare dalle piazze della Lombardia, Piemonte, Toscana e da tutta Europa quanto fa di bisogno alla agiata e ricercata vita, potendo dall'oggi al domani avere quanto si confeziona nelle più lontane regioni.

Ma tali considerazioni si troveranno forse troppo astratte a dimostrare l'utilità del progettato tronco di ferrovia, e qualcuno sorgerà a richiederci delle prove, per così dire matematiche, che meglio possano convincere; e quantunque, matematicamente parlando, riesca

Digitized by Google

impossibile afferrarle tutte per dimostrare la piena utilità, perchè basate alla intera conoscenza degli affari che possono esser fatti sulla piazza d'Este, tuttavia coi dati raccolti ci proveremo.

Riteniamo che il costo di questo tronco di ferrovia della lunghezza di circa Chilometri 5.50, per le opere che la Società dell'Alta Italia vuole eseguite dal Comune di Este, ascenderà all'intorno di L. 200,000.

Ecco ora quali sono gli utili derivabili ai possidenti ed abitanti di Este dalla costruzione di questo tronco, avvertendo che i dati sul movimento dell'attuale Stazione abbracciano solamente il 1872, anno, che come è a cognizione di tutti, fu dei più infelici per i prodotti agricoli.

I. Viaggiatori

Il movimento giórnaliero dei viaggiatori è mediamente di		N. 120
deduconsi da questi quelli che provengono da Lendinara, S. Urbano, Villa Estense, Vighizzolo e S. Elena, i quali hanno interesse di continuare ad accedere all'attuale stazione di Este, e che con esagerazione calcoliamo		» 10
Restano viaggiatori		N. 110
che al prezzo della tariffa dell'Omnibus di Cent. 50, non tenutasi a calcolo la mancia, sono giornaliere	L.	55 —
Questi 110 viaggiatori, dei quali 55 in andata e 55 in ritorno, percorrenti tutti il nuovo tronco e parte della linea Padova Bologna, vanno suddivisi in Classi e calcoliamo;		
in I. Cl. Conv. Om. N. 2 a C. 67 L. 1,34		
in II. » » » » 36 » » 48 « 17,28		
A riportarsi L. 18,62	L.	55 —

Riporto L. 18,62	L.	55 —
in III. Cl. Conv. Om. N. 72 a C. 34 » 21,48		
Spesa totale a mezzo ferrovia L. ——		43,10
Risparmio giornaliero	L.	11,90
e per un anno	L.	4343,50

II. Merci a piccola e grande velocità.

Il movimento delle merci nel decorso anno fu di

Chilog.	2,500000	in arrivo a picc. vel.
»	4,500000	in partenza a pic. vel.
Chilog	7,000000	a piccola velocità.
Chilog.	125000	in arrivo a gr. vel.
»	525000	in partenza a gr. vel.
Chilog.	650000	a grande velocità.

Complessivamente Chilog. 7,650000

Il trasporto di queste merci presentemente vien fatto a mezzo di carretti, ed a cura in gran parte dei privati, ed in parte dell'Agenzia di Città — Ammettiamo che il trasporto delle merci a piccola velocità sia fatto direttamente dai privati, quello a grande velocità dall'Agenzia; e che il costo per il trasporto delle prime sia di L. 0,094 per quintale, e pelle seconde di L. 0,25 in media per quintale, ritenutosi in quest'ultimo prezzo il compenso da corrispondersi pella presa o consegna a domicilio, e fattosi calcolo nella valutazione del trasporto, che un carretto con buon cavallo, a cui si corri-

A riportarsi L. 4343,50

Digitized by Google

Riporto L. 4343,50

sponde una mercede giornaliera di L. 3,50 possa fare due viaggi al giorno, compresa la perdita di tempo pel carrico, scarico e consegna, trasportando per ogni breve viaggio Chilog. 1839,00 di peso pari a Moggia Padovane 7 di frumento buono, avremo che Chilog. 7,000000 di merce spedita a piccola velocità costano L. 6580 —

» 650000 di merce spedita a grande velocità costano » 1625 —

Complessivo costo L. 8205 —

Costrutto il tronco oltre il vantaggio di ricevere integralmente e spedire con più sicurezza e prontamente il genere, e non essere costretti talvolta a pagare una tassa di magazzinaggio, la spesa sarà

a) pella merce a piccola velocità, calcolato che dei Chilog. 7,000000 in arrivo e partenza, una metà abbia una percorrenza superiore ai Chilometri 200, l'altra metà inferiore, da cui risulta, a base delle tariffe, il prezzo medio di Cent. 6 per tonnellata e per Chilometro, di L. 2310,00

b) pella merce a grande velocità, calcolato che dei Chilog. 650000 in arrivo e partenza, Chilog. 167500

A riportarsi L.	2310,00	8205,00	4343,50

Riporto	L. 2310,00	8205,00	4343,50
sieno composti di derrate alimentari, e Chilogrammi 487500 di altre merci, aventi tutte una percorrenza non maggiore di Chil. 300, e spedizioni parziali non superiori a Chilog. 1000, per cui una media tassa pelle prime di Cent. 2, e pelle seconde di Cent. 3 per Quintale e per Chilometro, di	L. 988,62		
Complessivamente a mezzo ferrovia	L. ———	3298,62	
E quindi risparmio		L. ———	4906,38

III. Oggetti di Finanza *(Numerario ed oggetti preziosi)*.

A mezzo dell'Agenzia di Città vennero ricevute e spedite nel 1872 It. L. 1,600000, e L. 100,000 levate o consegnate alla Stazione attuale.

La tariffa differenziale fra l'Agenzia di Città e le ferrovie dell'Alta Italia è la seguente:

	importi in It. L.	agenzia di Città	ferrovie dell' A. I.	differenze in più	differenze in meno
fino a	500	0,25	0,165	0,085	— —
»	1000	0,40	0,165	0,235	— —
»	2000	0,55	0,330	0,220	— —

A riportarsi L. 9249,88

Digitized by Google

Riporto L. 9249,88

fino a	3000	0,70	0,495	0,205	— —
»	4000	0,85	0,660	0,190	— —
»	5000	1,00	0,825	0,175	— —
»	6000	1,15	0,990	0,160	— —
»	7000	1,30	1,155	0,145	— —
»	8000	1,45	1,320	0,130	— —
»	9000	1,60	1,485	0,125	— —
»	10000	1,75	1.650	0,100	— —
»	20000	3,25	3.300	— —	0,100
»	40000	6,00	6,600	— —	0,600
»	100000	15,25	16,500	— —	1,250

Queste sono le differenziali, se il numerario dovesse percorrere i soli Chilom. 5,50 di distanza fra la Città di Este e l'attuale Stazione; ma la tariffa delle Ferrovie ha una graduatoria favorevole per le maggiori distanze, essendo di L. 0,165 per ogni migliaio di lire per i primi 50 Chilom., di L. 0,275 per ogni migliaio di lire e pure per i primi 100 Chilom., aumentabile di L. 0,055 ad ogni 20 Chilom. in più oltre i 100.

E perchè non si potè o sarebbe riescito molto difficile avere l'importo e la percorrenza di ciascuna spedizione od arrivo di denaro, ammettiamo, sicuri di non essere lungi dal vero, che delle L. 1,700000 una metà abbia una percorrenza entro i limiti di 50 o 100 Chilometri o multiplo di 20 oltre i 100, tanto se i gruppi partono dalla Stazione attuale di Este-S. Elena come dalla nuova; e che dell'altra metà, partendo dalla nuova stazione, la percorrenza superi quei limiti. Crediamo pure di essere nel vero

A riportarsi L. 9249,88

Riporto L. 9249,88

ritenendo che le somme spedite stieno nelle seguenti proporzioni di gruppi; 2/4 con gruppi fino a L. 500, 1/4 con gruppi fino a L. 1000 e l'ultimo quarto con gruppi in media di L. 5000.

L'utile dei speditori risulterà dal confronto della spesa a mezzo dell'attuale Agenzia di Città con quella della ferrovia per il nuovo tronco da costruirsi, e quindi:

Spesa dell'Agenzia di Città:

$$\left(\frac{2\times0,25}{4\times500}+\frac{0,40}{4\times1000}+\frac{1,00}{4\times5000}\right)$$

1,700000 = L. 680,00

Il Costo a mezzo della ferrata, ritenute le combinazioni suespresse è di

$$\left(\frac{425000}{500}+\frac{425000}{1000}\right)0,055 = \quad » \quad 70,12$$

Risparmio L. ——— 609,88

Altre economie riscontriamo ed importanti, le quali pure dobbiamo prendere in considerazione. Sono queste:

IV. Economia di tempo nei Viaggiatori.

L'adagio inglese, **il tempo è denaro**, è giusto, e come tale comincia ad essere trovato anche da noi.

Calcolato che pei 55 viaggiatori in partenza da Este si abbia un risparmio di non meno mezz'ora per ciascuno, sono ore 27 1/2 per giorno, che posssono essere occupate in qualche altra produzione, e queste valutate in media a L. 0,30 per ora (mercede di un operaio) importano in un anno L. 3011,25

A riportarsi L. 12871,01

Digitized by Google

Riporto L. 12871,01

V. Economia del Comune di Este nella sovvenzione per l'Omnibus.

Annualmente si contribuisce al Conduttore una somma, che sarà risparmiata totalmente, e quindi senza alcuna osservazione la si espone 900,00

VI. Economia del Comune di Este nella manutenzione della strada d'accesso all'attuale Stazione.

Diminuendo con qualche rilevanza il passaggio dei ruotabili su quella strada, ed in particolare di quelli che consumano fortemente la massicciata, diminuirà per conseguenza anche il costo di manutenzione: e non crediamo andare errati ritenendo, che il risparmio sarà di un terzo per la materia di manutenzione, ed un quarto per la mano d'opera.

La quantità di ghiaia presentemente occorrente in un anno è all'incirca di Metri cubi 600—, per cui il risparmio sarà di Metri cubi 200 — che a L. 9,75, prezzo unitario, importano L. 1950,00

L'importo della mano d'opera, che ora è necessaria, ascende all'intorno di L. 1200 —, quindi il risparmio sarà di L. 300.—

In complesso, pella manutenzione della strada d'accesso all'attuale Stazione, si avrà un risparsparmio di L.——— 2250,00

Totale risparmio od utile derivabile ai possidenti ed abitanti di Este colla costruzione del nuovo tronco L. 16021,01

Digitized by Google

E ciò tutto fatta avvertenza, come si disse, che l'anno 1872, dal quale furono ricavati i dati, fu dei più sfavorevoli pei prodotti agricoli del nostro territorio; e senza porre a calcolo, perchè sfugge all'accertamento ed all'apprezzamento, altri vantaggi notevoli, come il miglioramento dei nostri mercati; la comodità di ricevere e spedire merci e gruppi immediatamente, che pur tante volte, indipendentemente dalla volontà degli uomini, restano almeno un giorno di più in Stazione, e pel quale bisogna pagare una tassa; la probabilità o meglio certezza, che con uno scalo di ferrovia immediato alla Città vengano a domiciliare in Este negozianti, che sotto ogni riguardo portano accrescimento nel valore dei generi e nel giro del denaro. Aggiungesi ancora la comodità di un altro servizio telegrafico in ore anche in cui è chiuso quello governativo, col guadagno totale della spesa per l'espresso di quei dispacci, che attualmente pur si ricevono a mezzo della ferrovia.

Però dobbiamo in riguardo al vero far presente che non tutto il movimento, che si fa all'attuale Stazione di Este - S. Elena è di provenienza esclusiva del territorio od abitanti di Este; e noi siamo sicuri di essere veritieri, se dall'utilità dei viaggiatori, merci ed economia di tempo, come ai N. I, II, e IV sottrarremo un quarto, per cui

$$\frac{4313,50 + 4906,38 + 3011,25}{4} = \text{L. } 3065,28.$$

L'utile quindi reale, che palesemente andrà a risentire Este colla costruzione del breve tronco di ferrovia anzidetto, è di L. 16021,01—3065,28 = 12955,73 annue, dedotte sui dati del 1872, il quale utile, senza tema di essere tacciati di esagerazione, negli anni avvenire potrà sempre essere superiore non mai inferiore, e corrisponde ad un capitale di it. L. 259114,60.

Non possiamo infine passar sotto silenzio, perchè di giustizia, il concorso del Governo e della Provincia.

Digitized by Google

Il primo colla costruzione del nuovo tronco va a fare i seguenti risparmi:

a) La manutenzione della strada Nazionale da Este a Monselice, che passerebbe a termini della Legge sui Lavori Pubblici alla Provincia, del costo annuo di L. 8000,00

b) La sovvenzione dallo stesso contribuita pel servizio della R. Poste dalla Stazione attuale fino ad Este, dedotta dai Contratti in corso in 1316,00

Totale risparmio del Governo L. 9316,00

Per giustizia ripetesi od anche per equità, il Governo dovrebbe concorrere almeno con un capitale equivalente alla metà di esse spese da risparmiarsi, e quindi L. 93160,00

La Provincia pure deve concorrere nella spesa pella costruzione del nostro tronco, principio forse della linea Este-Legnago-Mantova-Cremona, come Este, territorio della Provincia concorrerà pella linea Padova-Bassano già deliberata dal Consiglio Provinciale. Qualche Consigliere Provinciale nel discutere la linea Padova-Bassano giustamente intendèva proporre al Consiglio stesso l'obbligo della concorrenza della Provincia in ragione Chilometrica per ogni strada ferrata, che si fosse costruita nel territorio Provinciale. Ritenuta, perchè basata a principi giusti ed equi, l'accettazione di questo proposto, e quindi il concorso provinciale in it. L. 4000,00 per Chilometro, essendo 5,50 i Chilometri, la Provincia dovrà corrispondere un totale di L. 22000,00

Totale somma di concorso del Governo e Provincia L. 115160,00

le quali diffalcate dalle L. 200.000 di costo pei lavori

da eseguirsi dal Comune di Este, restano L. 84840,00 da sostenersi esclusivamente dal Comune medesimo.

Il vantaggio annuo risultante, come sopra si dimostrò, dalla costruzione di questo piccolo tronco pei possidenti ed abitanti di Este, dedotto da ciò che non sfugge all'accertamento, rappresenta un capitale di L. 259114,60, quindi sottratte le suesposte L. 84840,00 i Comunisti di Este avranno un utile netto di L. 174274,60, cifra abbastanza considerevole per una Città dell'importanza di Este, denaro che senza dubbio verrebbe messo in circolazione a pro di ogni classe di cittadini.

Questi risultati sulla utilità reale del tronco in progetto dovrebbero più che a sufficenza convincere gli oppositori sulla opportunità della sua costruzione. Ma un'altra considerazione, che a nostro vedere è importantissima e deve essere seriamente presa in esame, è la possibilità, nel caso Este non costruisca il tronco in questione, che la Società Mantova-Modena, la quale ha già compiuti i propri studi, ottenga e costruisca la linea Mantova-Monselice. È appunto per scongiurare il pericolo della costruzione di questa linea, che faccia capo a Monselice anzichè alla Stazione attuale di Este, che è della massima utilità pel nostro Comune di eseguire il progettato tronco.

Alcuni diranno: niente di meglio, chè così senza alcuna spesa avremo una stazione in prossimità.

Prima di tutto non bisogna illudersi nel ritenere che una società faccia il nostro interesse a scapito anche del proprio, o per amore all'arte; e la società Mantova-Modena è come tutte le altre società, tanto è vero che cerca ottenere forti concorsi dai Comuni o corpi morali, e cedere l'esercizio alla società dell'Alta Italia, sicome quella che con minore spesa può esercire qualunque linea.

Perchè poi Este, senza alcun concorso, possa sperare che la società costruttrice del tronco Mantova-Mon-

Digitized by Google

selice sia per aprire una stazione in prossimità ad Este, bisognerebbe che la Città fosse di una importanza almeno di Padova.

Ma ammettiamo anzi che quella qualunque società, che imprendesse la costruzione della linea Mantova-Monselice, non voglia abbandonare la concorrenza d'un grosso e commerciale centro come Este.

Due combinazioni possono succedere.

Che la linea venga esercita dalla società dell'Alta Italia; oppure dalla società costruttrice.

Esaminiamole ambedue riferendole al nostro assunto, e vediamo cosa ne avvenga ad Este.

O la società Mantova-Modena, costruita la linea, la cede pell'esercizio alla società dell'Alta Italia; o non convenendo con questa la esercisce da sè.

È fuor di dubbio che questa linea Mantova-Monselice, quantnnque possa formar seguito ad una linea abbastanza importante, perchè comunica il più direttamente possibile con la Lombardia e con la Liguria, ed ammessa anche la continuazione fino a Chioggia, non potra mai aver più di tre corse pei viaggiatori in ogni senso.

Nel primo caso, che costrutta la linea ne assuma l'esercizio l'Alta Italia, avendo Este la propria stazione vicina, cessa l'opportunità della esistenza di quella attuale, quindi inevitabilmente la sua soppressione.

Avverrà allora, che avendo sole tre corse pei viaggiatori, ci mancherà l'attuale stazione per approfittare della quarta, e che quanto deve essere trasportato per Bologna o per Firenze avrà una maggior inutile percorrenza, dovendo prima passare per Monselice, e di conseguenza una maggiore spesa.

Taluno pure soggiungerà esser ciò più vantaggioso per Este, dappoichè si risparmierà la spesa della manutenzione del tratto rettilineo di strada che mette all'attuale stazione, e che d'altronde i nostri interessi ed affari sono tutti con Padova e Venezia.

Digitized by Google

Nel mentre non possiamo accettare la seconda obbiezione, poichè anzi i nostri prodotti hanno preso un considerevole avviamento pelle Marche, Umbrie, e Toscana, in modo che due anni or sono vi erano negozianti toscani stabiliti ad Este, e gli attuali ancora spediscono la maggior quantità di granaglie e di bestiame in quelle regioni della penisola, faremo, osservare, che ammessa la congiunzione all'attuale stazione di Este, la quale potrebbe facilmente divenire una grossa borgata di Este, oltrechè ognuno potrà approfittare di tutte le corse della linea principale Padova-Bologna senza alcuna dannosa divergenza, la spesa pella manutenzione della strada d'accesso sarebbe limitata, con grande economia nel trasporto delle merci, che va in aumento del prezzo dei generi.

Nel secondo caso che la società Mantova-Modena, non convenendo con l'Alta Italia per l'esercizio, lo assuma essa stessa, incorreremo in danni maggiori.

Diffatti la stessa Società concretava d'accordo con la società Veneta di costruzioni, che imprendeva gli studi per la prosecuzione della linea Mantova-Monselice fino a Chioggia, di piazzare la stazione di congiungimento con la linea Padova-Bologna, subito a mezzodì del cavalcavia sopra la strada Nazionale Monselice-Este.

Può essere che la società dell'A. I. si obblighi di stabilire una fermativa a questa nuova stazione, ed allora Este correrà lo stesso pericolo di soppressione dell'attuale stazione, come se l'esercizio anche di questa linea venisse assunto dalla stessa A. I., e quindi risentirà gli eguali danni.

Più verosimilmente poi può avvenire, che la società Mantova-Modena, non ottenendo dal Governo a termini dell'art. 37 del Capitolato annesso alla Convenzione 30 Giugno 1864, stipulato fra il Governo e la società dell'Alta Italia, la concessione di questa linea con congiungimento a Monselice sulla linea Padova-Bo-

Digitized by Google

logna, riuscendo parallela all'altra gia anche approvata dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici fra Verona e Rovigo, perchè pur questa avrebbe **per iscopo di servire agli stessi centri di popolazione o di commercio ai quali serve la stessa linea** Legnago-Rovigo, sará la società Mantova-Modena costretta o ad eseguire una stazione disgiunta dalla linea Padova-Bologna, senza che l'Alta Italia stabilisca alcuna fermativa ai propri treni; ovvero attraversarla puramente, con riguardo e subordinata al servizio della stessa Alta Italia.

In questa evenienza la nuova stazione di Este, che pur mettiamo molto in dubbio che quella Società voglia edificare senza il concorso di Este, riescirà di nessun utile alla nostra popolazione e commercio, tranne che per le merci dirette per la Lombardia, restando però sempre Comune ed abitanti, per accedere alla stazione Este-S. Elena, aggravati degli attuali pesi.

Dunque anche per questo il Comune di Este deve fare ogni e qualunque sacrificio per costruire il progettato tronco; e speriamo che ciò possa essere sufficiente a far sì, che non sieno mosse questioni sulla opportunità di una più o meno lunga opera per la costruzione, onde non perdere un tempo che potrebbe essere a noi prezioso, e vantaggioso ai fautori della linea Mantova-Monselice.

I risparmi più sopra trovati colla costruzione del tronco, risultano da una perfetta coincidenza dei convogli con quelli della linea Padova-Bologna, e perciò Este, a nostro credere, dovrà fare ogni sforzo per averli tutti, anche con sacrificio di denaro, sempre però entro i limiti dei dimostrati vantaggi.

Ove poi in conseguenza di ferme decisioni della società dell'Alta Italia, fosse possibile aver solamente tre corse per ogni verso di giorno, quindi escluse quelle di notte; ricerchiamo se vi ha ancora utilità o meno

Digitized by Google

per la costruzione del progettato tronco, quantunque, secondo noi, Este dovrebbe eseguirlo anche nel caso che gli utili risultassero pari alle spese, onde scongiurare sempre la congiunzione Mantova-Monselice.

I. Viaggiatori.

Abbiamo veduto che l'utile derivante dalla costruzione del nuovo tronco pei 110 viaggiatori in andata e ritorno da Este all'attuale stazione è di L. 4343,50; di queste abbiamo calcolato che tre quarte parti solo siano di esclusivo vantaggio degli abitanti e possidenti di Este, cioè L. 3257,63, essendo le rimanenti Lire 1085,87 a vantaggio degli altri Comuni, che pur faranno capo ad Este.

Con esagerazione riteniamo che non avendo le due corse di notte, l'utilità anzidetta di L. 3257,63 venga minorata di un quarto, e quindi il risparmio annuo a pro degli abitanti e possidenti di Este colle sole tre corse rimanga di L. 2443,22

Abbiamo detto con esagerazione, perchè le corse di notte nel complesso di un anno sono molto meno frequentate che quelle di giorno.

II. III. Merci ed oggetti di Finanza.

Questi servizi saranno integrali anche colle sole tre corse, e quindi il vantaggio di Este sarà di

L. 4906,38 (1 — 1/4) + 609, 88 = » 4289,67

IV. Economia di tempo.

Anche qui dalle rimanenti Lire 2258,44 di vantaggio pei soli Comunisti di Este, sottreremo 1/4, quale tangente pei viaggiatori, che approfitteranno delle corse di notte all'attuale stazione, e quindi l'utile in » 1693,83

V. Economia del Comune pella sov-

A riportarsi L. 8426,72

Riporto L. 8426,72

venzione all'Impresa dell'Omnibus.

Questa economia nel Comune per la I. corsa di notte sarà pressocchè totale, poichè quegli che farà il servizio delle R. Poste, e per il quale verrà tenuto conto pel concorso del Governo nella costruzione del tronco, potrà assumere il trasporto pure dei viaggiatori per otto posti, chè più di quel numero non saranno, eccettuate rarissime occasioni, accordandosi però allo stesso anche pel servizio dell'ultima corsa di notte una sovvenzione di L. 450, 00, e quindi l'utile Comunale L. 900,00—450,00 » 450,00

VI. Per la manuntenzione della strada l'economia precedentemente addimostrata non subirà diminuzione, poichè due sole corse giornaliere d'Omnibus non potranno danneggiare la strada, quindi l'utile in » 2250,00

Totale utile dei Comunisti con le sole tre corse per ogni verso L. 11126,72

Il concorso del Governo dovrà essere come di sopra si dimostrò:

a) per un capitale almeno corrispondente alla metà della spesa annua di manutenzione della strada Nazionale da Este a Monselice, quindi L. 80000,00

b) per il servizio delle R. Poste Lire 1316,00 attualmente dispendiate, meno un terzo per il servizio della prima corsa, e quindi L. 877,34 che il Governo andrà a risparmiare; capitale corrispondente alla metà di esso risparmio » 8773,40

Totale concorso Governativo L. 88773,40

Digitized by Google

Il concorso della Provincia sarà come quello sopra dimostrato di It. Lire 22000.00 nella sua totalità, che unito a quello del Governo forma un complesso di L. 110773,40, da sottrarsi dalla spesa di costruzione del tronco di L. 200,000 diggià concretata; restando perciò a carico del Comune L. 89226,60. A queste poi fa fronte, con una esuberanza di L. 133307,80, il capitale corrispondente agli utili derivabili ai possidenti ed abitanti di Este di L. 11126,72 poco avanti calcolati.

Ritenendo addimostrata abbastanza l'utilità ed opportunità della costruzione del tronco fra l'attuale stazione e la Città di Este, sia che la società dell'A. I. accordi la coincidenza totale coi convogli della linea Padova-Bologna, sia che persista a non voler concedere per ora che sole tre corse per ogni verso di giorno, passeremo a ricercare per quali importanti ragioni crediamo opportuno ed utile, che il suo sviluppo avvenga in forma da poter proseguire per Legnago-Mantova e Cremona, ritrovandosi la nuova stazione di Este su questa linea.

Prima di entrare nella questione, ci sia permessa un pò di storia.

La società dell'A. I., per incarico avuto dalla Commissione Comunale, presentava uno studio del tronco con sviluppo in modo, che la linea, piegando in prossimità ad Este verso Sud-Ovest dopo oltrepassata la via Principe Amedeo, ove situava la stazione, poteva proseguire per Montagnana. Se la Società produceva per primo quel tracciato, vuol dire che era il migliore per Este, con riguardo alle condizioni della via ferrata. Non soddisfacendo per intero alla Commissione, si volle che la Società modificasse il tracciato, ed essa accondiscendeva, rassegnando al Comune una nuova linea, che mantenendosi sempre retta attraversava la via Principe Amedeo, e si arrestava in prossimità al canale della

Digitized by Google

Restara, subito inferiormente al sostegno omonimo.

Ecco fino ad oggi, dal 21 Settembre dell'anno decorso, a che approdava il Comune di Este. Eppure tracciati, se non perfettamente identici, ma che sono però figli primogeniti di quelli spediti dalla società dell'A. I., venivano presentati in data 12 Ottobre del d. a. corredati di una Relazione ed un Conto d'avviso da due Ingegneri della Città. La relazione dava contezza a quali condizioni il tracciato doveva soddisfare per il maggior vantaggio di Este sotto ogni rapporto, e del perchè davasi la preferenza a quello dei due, che corrisponde al primo inviato dalla Società.

Ma se i due tracciati prodotti dai due Ingegneri non differenziano che di trascurabili quantità, e tali che i rilievi dettagliati potevano far decidere anche gli Ingegneri stessi della società dell'A. I. ad adottarli pienamente; e se il primo, prodotto dalla Società, corrisponde a quello, a cui anche i due Ingegneri davano la preferenza, ne consegue che gli studi dai medesimi rassegnati non erano poi tanto disprezzabili.

Sentiamo ora che si vorrebbe accettare il secondo tracciato, come il meno dispendioso, arrestando però la linea prima di attraversare la via Principe Amedeo: quando fosse definitivamente stabilito questo secondo tracciato, l'arrestamento è giusto, sia nei riguardi di lasciar sempre libera alla circolazione la via medesima, chè diversamente i movimenti in stazione potrebbero interromperla, sia perchè si possa sviluppare la prosecuzione per Legnago - Mantova, sia perchè l'accesso alla nuova stazione porterebbe l'atterramento di qualche casa.

Noi però, con tutto il rispetto dovuto ai singoli membri della Commissione, non possiamo condividere l'opinione della medesima, trovando che l'unica ragione di accettare il secondo tracciato, per arrestarlo prima che attraversi la via Principe Amedeo, che è quanto dire aver la stazione piazzata pressocchè di fronte alle

Digitized by Google

fabbriche Cerchiari, è il risparmio di costruzione di un tratto di strada di circa Metri 550.

Questo risparmio nella lunghezza della linea, a nostro avviso, in considerazione alla elevatezza dei fondi, importerebbe una economia di spesa soltanto di circa L. 10,000, compresa anche la strada di accesso. Ben piccola cosa, quando si ha riguardo alla totalità della somma da dispendiarsi, ed ai vantaggi che si ottengono piazzando invece la stazione al mezzodì della via Principe Amedeo, conforme il primo tracciato.

Diffatti ammettiamo per un momento la linea costrutta sul secondo tracciato, ed arrestata come si disse di sopra; allora si collocherà la stazione a mezzodì od a tramontana della linea stessa. Nell'un caso e nell'altro la stazione sarà sempre più distante, che non sia col primitivo tracciato, di oltre Metri 200.

Non ci occuperemo ad indicare gli inconvenienti nel caso di prolungazione della linea per Legnago - Mantova, che stanno contro il collocamento della stazione a mezzodì della linea, perchè troppo evidenti.

Situandola a tramontana; la strada di accesso, accarrezzando l'idea del risparmio, dovrà farsi parallela ed attigua alla strada ferrata, che è quanto dire, dare alla stessa uno sviluppo contrario ai principii di bellezza, di comodità, e di una sicura viabilità. Vediamo difatti, molte Città di pari o più importanza di Este, anche avendo già costrutta ed adoperata una comoda strada d'accesso parallela alla ferrovia, sostenere ingente spesa per costruirne una nuova, possibilmente normale alla stazione. Sviluppando invece la nostra così, il suo sbocco sarebbe sulla strada Nazionale da Este a Monselice, da cui la distanza della stazione diverrebbe ancor maggiore; l'ingresso ad Este sarebbe assai meno ridente e più incomodo in causa delle molte risvolte; e non vi sarebbe facilità per collocare magaz-

Digitized by Google

zini; quando all'incontro con l'altro tracciato, le condizioni sarebbero tutte favorevoli.

Ciò basta sulla direzione della linea; e ritornando al nostro argomento primiero, tenteremo addimostrare, come si disse, l'opportunità della prolungazione per Legnago - Mantova.

E assioma, confermato dalla pratica, che un paese il quale ritrae la sua vita dal commercio, aumenterà le risorse quanto più si miglioreranno e cresceranno le comunicazioni; come rovinato, con la costruzione di una ferrovia, sarà quello che vive di solo passaggio.

Ammesso questo indiscutibile principio, chi è che non vede come Este avrà più floridi i propri mercati, perchè più prontamente accorreranno i negozianti, e con più facilità si asporteranno i nostri prodotti, e verranno importati quelli degli altri di cui noi manchiamo? Che se per caso qualche raro esercizio dovesse risentirne danno, dovrà dunque un'intiera cittadinanza provare la privazione d'un opera di comune utilità pel vantaggio di uno solo? Se qualcuno per un momento si trovasse spostato nel suo commercio, col migliorare sempre più i mercati d'Este, potrà egli prendere altro indirizzo, che possa a lui fruttare ancor più.

Ove poi si credesse che la prosecuzione di questa linea non fosse ancor sufficiente a migliorare e rendere più prospera la condizione di questo paese, dovremo adoperarci a che si metta in attuazione le due uniche industrie a noi naturali, perchè quivi o si raccolgono le materie prime od abbiamo buoni operai, vogliamo dire: l'Enologia ed il Cordificio. Se ogni paese d'Italia ricco di produzione delle materie prime avrà la propria industria, Dessa sarà la nazione più ricca.

Altri ritengono più utile ad Este che il tronco da costruirsi faccia qui testa. Il supporre che Este possa arrestare il progresso del movimento di una regione, è crearsi illusioni; e noi siamo convinti che la prolunga-

Digitized by Google

zione di questo tronco per Legnago e Mantova dovrà farsi, fosse anche da qui a venti anni; ed allora nuovi spostamenti ancor più sensibili d'interessi per un nuovo cambiamento di direzione.

I confronti delle distanze potranno meglio di ogni altra considerazione convincere sull'utilità per Este della prosecuzione della linea, ricordando che ancor oggi si fa un abbastanza ricco scambio dei nostri prodotti con quelli della Lombardia o che giungono nel porto di Genova.

Facciamo quindi un parallelo o confronto fra la lunghezza della ferrovia da Este a Cremona-Milano e Genova nuova linea, e da Este colle attuali più brevi linee.

Da Este a Milano per Padova	Chilom.	282,—
» » » per Cremona, Codogno, Lodi. (nuova linea)	»	220,—
Risparmio	Chilom.	62,—
Da Este a Treviglio per Padova	Chilom.	250,—
» » » per Cremona (nuova linea)	»	201,—
Risparmio	Chilom.	49,—

Ed eguale differenza risulterebbe anche per Milano, andando per Cremona - Treviglio, quest'ultimo comune alle due linee.

Da Este a Genova per Bologna	Chilom.	395,—
» » » per Cremona - Piacenza - Novi (nuova linea)	»	324,—
Risparmio	Chilom.	71,—
Da Este a Torino per Padova	Chilom.	432,—
» » » per Cremona - Piacenza-Alessandria (nuova linea)	»	364,—
Risparmio	Chilom.	68,—

Da Este a Torino per Bologna	Chilom.	435,—
» » » per Cremona-Alessandria (nuova linea)	»	364,—
Risparmio	Chilom.	71,—

Da Este a Cremona per Padova e Brescia	Chilom.	232,—
» » » (nuova linea)	»	135,—
Risparmio	Chilom.	97,—

Notisi che in questo parallelo abbiamo valutata la distanza da Este a Cremona di Chilom. 135, percorrendo il tronco che si sta per compiere da Mantova a Cremona, e la progettata linea Mantova - Este.

Costrutto poi che fosse il tronco Mantova - Este, noi siamo certi che verrebbe anche il tronco Minerbe-Cologna - Lonigo e stazione di Lonigo, con che si otterrebbe un risparmio di percorrenza per Verona, e quindi anche pel Tirolo, di Chilom. 30,—.

Da ciò si rileverà quali e quanto vitali sieno i vantaggi che Este andrebbe a ritrarre colla prosecuzione di una linea, la quale, mentre ci permetterebbe di accedere e trasportare ai più importanti mercati con un considerevole risparmio di spesa, ci offrirebbe l'utilità di una economia di tempo, che pur val sempre denaro.

Non trascuriamo infine di aggiungere che ammessa la continuazione della stessa linea anche verso levante fino a Chioggia, l'attuale stazione di Este, che pur trovasi sul territorio Comunale, diventerà centro di un significante movimento, da cui maggior importanza pel nostro Comune.

Concludiamo adunque:

1. *Che i possidenti ed abitanti di Este avranno un*

notevole vantaggio dalla costruzione del breve tronco di ferrovia dall'attuale stazione di Este alla Città.

2. *Che lo sviluppo di questo tronco, per il maggior utile di Este, dovrà esser fatto in modo, che la nuova stazione possa trovarsi sulla prolungazione della linea per Legnago e Mantova.*

Potranno queste nostre osservazioni appoggiate a dati di fatto e presi nella più sfavorevole combinazione, essere utili ad una più sollecita soluzione dell'affare? Noi lo speriamo. Avremo convinti gli oppositori? Non osiamo crederlo. In ogni modo però avremo fatto il nostro dovere, perchè nutriamo la convinzione, che il progettato tronco apporti vantaggio ad Este, per il quale abbiamo speso questo tempo, che almeno ci farà ottenere la benevolenza dei nostri concittadini.

Este, 14 *marzo* 1873.

M. G. P. ED A. A. S.

Digitized by Google

28

2

566
28

266,042

Digitized by Google

Digitized by Google